


3 1761 1176516 7



CA1  
IA71  
-77E83

GOVT





Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117655167>







CA1 IA 71

-77E83

Government  
Publications



Indian and  
Northern Affairs

Affaires indiennes  
et du Nord

# Extract from A History of Canada's National Parks

W. F. LOTHIAN

VOLUME I

Parks Canada



## Foreword

The history of the National Parks of Canada is a story of adventure and achievement whose rewards are a perpetual heritage to be enjoyed by all Canadians, now and in the future.

The author of this history, W. Fergus Lothian, has drawn on his own experience and knowledge acquired during almost 40 years as a Parks Canada employee, and on the records and recollections of Parks employees, past and present.

Among the principal figures in this history are the persons and organization whose efforts have made Canada's National Park System what it is today.

Canada's national park system represents one of the amazing social developments of the present century. From a single reserve of ten square miles, established in 1885 to preserve for public use a small part of the magnificent Canadian Rockies, it has grown to a system of 28 national parks that includes outstanding natural areas in every province and both territories.

As individuals, Canadians are learning that the quality of life which we seek for ourselves and our children cannot be achieved through material success alone. We need places to relate to the natural world, where each of us can sense the link between ourselves and the world we live in.

The Lothian History of the National Parks of Canada will, I am sure, be a valued and enduring reference point for all those who share the objectives of Parks Canada to preserve the national parks of Canada for the people of Canada for their benefit, education and enjoyment, to be maintained and made use of, so as to leave them unimpaired for the enjoyment of future generations.

The Hon. Warren Allmand,  
Minister of Indian and Northern Affairs,  
the Minister responsible for Parks Canada



Main street Banff 1887

## Introduction

The year 1885 was a momentous one for Canadians. Its annals recorded the fulfilment of a long-cherished national dream—the linking of eastern Canada with the Pacific coast by a transcontinental railway. It witnessed the early settlement of the Prairies and the suppression of an armed rebellion by Indians and half-breed residents of the North West Territories against the Government of Canada. The closing months of the year also chronicled the reservation for public use of mineral hot springs in the Rocky Mountains near the railway station of Banff, the first step in the development of Canada's unique and wide-spread system of National Parks.

Over the years, the term "park" has enjoyed a broad definition, ranging from small landscaped enclosures to extensive primitive areas. In mediaeval Europe, parks, some of substantial size, were a recognized institution. The New Forest in southwestern Hampshire, England, afforested by William the Conqueror in 1079, and the Great Park at Windsor are examples. The first edition of the *Encyclopaedia Britannica*, published at Edinburgh in 1771, defines "park" as "a large enclosure privileged for wild beasts of chase (sic) either by prescription or the King's grant". Since these early parks functioned as hunting areas for a privileged minority, their preservation was essential and obviously they helped to perpetuate native wildlife and a necessary wilderness condition. Outside these reserves, arable land was generally cultivated intensively and most original forms of wildlife risked extinction.

## The National Park Idea

Happily, over the years, the word "park" has earned a wider connotation, and in North America, "National Park" defines an area set aside as a public heritage or trust, to preserve forever outstanding examples of a nation's scenery, wilderness, geology, natural phenomena or native flora and fauna. Instead of forming private preserves, these parks are dedicated to public use and enjoyment by the citizens of the country to which they belong. Since its inception during the latter part of the nineteenth century, the national park movement has spread until every continent and most large nations now have national parks.

Canada's first national park owed its creation to farsighted legislators who realized that natural phenomena in the midst of scenic magnificence should be preserved and administered as a public rather than a private enterprise. The construction of the first transcontinental railway had brought hundreds of adventurous and ambitious young men across the western plains to the Rocky Mountains. Here among the towering peaks, some of them discovered mineral hot springs flowing from the mountainside. Conflicting claims of discovery brought these remarkable discoveries to the attention of the Government of Canada. With the option of granting title and the privilege of development to private individuals, the Minister of the Interior decided instead to retain the springs and surrounding lands as a national possession, in order that they might have the greatest possible use and enjoyment at minimum cost by Canadians and their guests. A backward glance over the events which preceded this historic decision may be of interest.

## Early Exploration

Less than a decade before the coming of the railway, the mountain region of Western Canada embracing the Canadian Rockies was relatively unknown, except to the native Indians and to the traders, explorers and others who had penetrated its forbidding passes. Early travellers including David Thompson, Sir George Simpson, Father Pierre de Smet and Dr. James Hector of the Palliser Expedition had left written records of their experiences, but to others, lacking the stimulus and the resources for planned exploration, the lofty summits, deep valleys and primeval forests west of the great plains were an unknown country, primitive, trackless and virtually inaccessible.

Although the "search for the western sea" had been carried on by North American explorers from the earliest days, only in the early part of the nineteenth century were the central Canadian Rockies first explored. Alexander Mackenzie had reached the Pacific coast in 1793 from Fort Chipewyan on Lake Athabasca by way of the Pine, Peace, Parsnip, Fraser, Blackwater and Bella Coola Rivers. David Thompson and Duncan McGillivray, in the employ of the North West Company, penetrated the eastern Rockies up Bow River in 1800 to a point near present-day Exshaw. Later in 1807, Thompson, an indefatigable traveller, crossed the Rockies from Rocky Mountain House just north of Lake Windermere, headwaters of the Columbia River. Thompson's reputation as an explorer was further enhanced by his discovery and



crossing of the Athabasca Pass in the winter of 1810-11. The summit was reached in January, 1811, when camp was made on twenty feet of snow. This crossing established a route used in later years by the annual fur brigades on their way to Fort Edmonton from the Pacific Coast.

The tortuous route over Athabasca Pass known as the "Athabasca Trail" later was supplanted by an easier one over Yellowhead Pass to the north. This new access to the Pacific, by way of Fraser River, appears to have come into use about 1826. Years later in the twentieth century, it was to be selected as the route for the trans-continental lines of the Grand Trunk and Canadian Northern railway companies, since amalgamated as Canadian National Railways.

A new route across the central Rockies was pioneered in 1841 by Sir George Simpson, Governor of the Hudson's Bay Company in the course of his journey around the world. Simpson's account of his travels form the first documented account of the penetration of the Bow River Valley past the present town of Banff. Led by a Cree Indian guide, Simpson followed an Indian trail through Devil's Gap, circled Lake Minnewanka, and followed Bow River westerly to the mouth of Healy Creek. From there, the creek was followed to a point on the continental divide now known as Simpson Pass. Simpson was enchanted with the alpine uplands and his description of the area expressed his delight in observing the presence of mountain heather.

*"From the vicinity of perpetual snow we estimated the elevation of the height of land to be seven or eight thousand feet above the level of the sea, while the surrounding peaks appeared to rise nearly half of that altitude over our heads . . . In addition to the physical magnificence of the scene I here met an unexpected reminiscence of my own native hills in the shape of a plant which appeared to me to be the very heather of the Highlands of Scotland and I might well regard the reminiscence as unexpected in as much as in all my wanderings for more than twenty years, I had never found anything of the kind in North America. As I took a considerable degree of interest in the question of the supposed identity, I carried away two specimens, which, however, proved upon minute comparison to differ from the genuine staple of the brown heaths of the "land o'cakes"*

More than 80 years later James Brewster of Banff discovered in the pass, a fallen tree trunk bearing the initials GS-JR 1841, believed to be those of Simpson and James Rowand, Chief Factor of the Company, who accompanied Sir George on the mountain crossing from Fort Edmonton to Kootenay River and the company posts on the Columbia River and Pacific Coast.

#### *Missionary Travels*

Four years after Simpson's traverse of the Rockies, Father Pierre de Smet, a Jesuit missionary, crossed White Man's Pass on his journey from Oregon Territory to the western plains, where he had planned to visit the Blackfeet Indians. On his return journey from Fort

Edmonton, Father de Smet selected Athabasca Pass as his return route across the Rockies, by way of the Athabasca, Whirlpool and Wood Rivers. His journey up the Athabasca Valley was broken by a stop-over in the vicinity of Jasper House, a North West Company trading post. Here he spent more than three weeks, baptizing and marrying the native Indians, and incidentally, fasting to reduce his weight for the strenuous passage across the mountains. As his party made the ascent of the pass, they met a fur brigade of the Hudson's Bay Company from Fort Vancouver in charge of Edward Ermatinger.

Another missionary, the Reverend Robert T. Rundle, left in his journal, a record of a visit to the present site of Banff in 1847. Rundle had reached Bow River outside the mountains in 1841, and six years later his Indian guides brought him to the foot of Cascade Mountain where he camped for several days. Although the records left by these pioneer missionaries do not contain much scientific information, the accounts of their travels through primitive wilderness regions now included in national parks provide an interesting commentary on means of transportation, the physical effort involved, and the dependence on native fish and game for daily sustenance.

#### *Dr. Hector's Discoveries*

The most interesting explorations, in the light of later developments in the Canadian Rockies, were those undertaken by Dr. (later Sir James) Hector. Dr. Hector's explorations in 1858, on which he was accompanied by Eugene Bourgeau, the expedition's botanist, took him up Bow River past the future site of Banff. On August 15, he camped on the "little prairie" at the foot of the "mountain where the water falls" (sic Cascade Mountain). A detour made southwesterly over Vermilion Pass brought him to the Vermilion and Kootenay Rivers over a route to be selected more than 50 years later for the Banff-Windermere Highway. Hector then pushed his way northeasterly up the Kootenay to its source, then down the Beaverfoot River to the Kicking Horse River, so named as a result of an accident sustained by Hector. This is how he described the incident that led to the naming of one of the most famous and much-travelled passes in Canada.

*"August 29th . . . A little way above this fall, one of our pack horses, to escape the fallen timber, plunged into the stream, luckily where it formed an eddy, but the banks were so steep that we had great difficulty in getting him out. In attempting to recatch my own horse, which had strayed off while we were engaged with the one in the water, he kicked me on the chest, but I had luckily got close to him before he struck out, so that I did not get the full force of the blow. However it knocked me down and rendered me senseless for some time. This was unfortunate as we had seen no tracks of game in the neighbourhood and we were now without food; but I was so hurt that we could not proceed further that day at least. My men covered me up under a tree and I sent them all off to try and raise something to eat". August 31st - After travelling a mile along the left bank of the river from the north-*



*west, which because of the accident the men had named Kicking Horse River, we crossed to the opposite side."*

At the time of Hector's accident, his party had run short of food. Living off the land, Hector discovered that game was very scarce on the western side of the continental divide, and only a small amount of pemmican remained of their stores. Proceeding easterly up the river, the party crossed the continental divide. During an overnight stop in Kicking Horse Pass, Hector was on the point of killing one of his horses for food when his Indian guide, Nimrod, fortunately shot a moose.

Hector next turned northerly up Bow River, following the future route of the Banff-Jasper Highway to the North Saskatchewan River. After a digression westward to Glacier Lake, Hector and his party descended the North Saskatchewan to Rocky Mountain House, and from there went on to Fort Edmonton. During the latter part of the journey through the mountains, game was quite prevalent and the party fared well. The guide, Nimrod, recalled the presence of buffalo in numbers along the North Saskatchewan well within the mountains, before they had died out, along with other species of game during what must have been an outbreak of disease.

Early in 1859, Hector set out from Fort Edmonton in winter for Jasper House on the Athabasca River. This proved to be rigorous excursion along the route now followed closely by the Canadian National Railway. Most of the journey was made on snowshoes with supplies transported on sleds drawn by dogs. Before reaching the Hudson's Bay Company post which had recently been reopened for trading, the party waded the Athabasca River waist deep with the temperature at 15 degrees below zero (January 31). Following this icy crossing, the party reached Jasper House at 10:00 p.m. where they were welcomed by a Mr. Moberley, the company trader. From Jasper House, Hector and his party made several excursions including trips up Snake Indian, Whirlpool and Athabasca rivers during which he named many of the mountains in the Athabasca Valley in the vicinity of Jasper. The return to Edmonton was made between February 16 and March 6 in the same year.

#### *Exploration Beyond the Mountains*

From the early part of the nineteenth century, the Hudson's Bay Company and its rival, the North West Company, had been extending the fur trade beyond the mountains of British North America. The union of the two companies in 1821 had ended ruinous competition and the surviving Hudson's Bay Company had expanded its operations to the Pacific. The establishment of posts along the rivers flowing into the Pacific including the Columbia, had established for Britain a claim to what was known as the Oregon Territory. The Oregon Treaty of 1846, however, had determined the 49th parallel as the International Boundary between British North America and the United States, and while confirming Vancouver Island as British territory, had ended British sovereignty over the Oregon region.

The Hudson's Bay Company had established Fort Victoria at the southern end of Vancouver Island in 1843. In 1849, the Imperial Government in London, concerned with the desirability of colonizing at least a part of the Pacific coast, made a grant of the entire island to the Company with the latter responsible for colonizing the island. Following the depletion of the gold fields in California, miners had turned their eyes northerly when gold was discovered in the sandbars of the Fraser River in British territory. In August, 1858, Governor Douglas of Vancouver Island estimated there were 10,000 miners in the valley of the Fraser. Concerned over the influx of Americans into British territory, Governor Douglas, without authority, took steps to control mining and trade on the mainland. Steps were taken by the Imperial Government to constitute the mainland a Crown Colony and this was accomplished in August 1858. Later in 1866, the two colonies were united by an Imperial Act of Parliament.

#### **British Columbia Enters Confederation**

By 1860, both the British Government and that of Canada were concerned with the need of communication between the Crown Colony of British Columbia and Vancouver Island and the provinces of Upper and Lower Canada. The indefensible position of the British Columbia colonies lying separate without railway communication along the United States border also was a matter of concern. Among solutions discussed by promoters with the Colonial office in London were the purchase of the Hudson's Bay Company lands in western British North America; the creation of a new Crown colony, and the extension of the Grand Trunk Pacific Railway westerly to the Pacific coast. However, only after the movement for the union of the British North American colonies in eastern Canada was successful and confederation achieved in 1867, had the prospect of either railway or road connection appeared possible. In 1869, the Hudson's Bay Company surrendered its charter to Her Majesty the Queen and Rupert's Land again became Crown domain. In 1870, Great Britain transferred by Imperial Order in Council, both Rupert's Land and the North West Territory to the Dominion of Canada. The Company retained its posts and certain specific lands, and continued to carry on an extensive fur trade and mercantile business. Canada paid to the Company, as compensation, the sum of £300,000. Out of the surrendered lands, Manitoba became, on July 15, 1870, the fifth province of Canada.

#### **Transcontinental Railway Projected**

In 1868, the Crown Colony of British Columbia had made formal application for admission to Confederation. The Colonial office at London, however, held the view that Rupert's Land and the North West Territory must be included in the Dominion before the admission of British Columbia could become practicable. After protracted negotiations in which financial arrangements played a prominent part, British Columbia was admitted to Confederation on July 20, 1871. Under the terms of the union, other than financial, Canada was to commence the construction of a transcontinental railway



within two years and complete it in ten years. In turn, British Columbia would grant to Canada public lands for the construction of a railway not to exceed 20 miles on each side of the line for which Canada would pay the Province \$100,000 per year in perpetuity.

It was the intention of the Government then headed by Sir John A. Macdonald that the railway would be built by a private company that would have to be assisted by grants of land in which the provinces concerned would share.

Two financial groups in eastern Canada were bidding for the contract of construction—one headed by Sir Hugh Allan of Montreal and the other by the Hon. David L. Macpherson of Toronto. Following the federal election of 1872, won by Prime Minister Macdonald, a charter was awarded to a company headed by Allan. Discussion of railway matters in Parliament in the session of 1873 precipitated the appointment of a Royal Commission. Its report disclosed that prior to the election, the Conservative Government headed by Macdonald had accepted substantial contributions from Allan for political purposes. Out of the disclosures developed the “Pacific Scandal”, culminating in the resignation of Sir John A. Macdonald in November, 1873, and the accession of a Liberal Government headed by Alexander Mackenzie. The contract for the construction of the railway was surrendered, and Mackenzie endeavoured to obtain a successor to Sir Hugh Allan. The terms offered brought no bidders, and consequently the new Government decided to build the railway by contract under the supervision of the Department of Public Works.

#### *Government Railway Construction*

Construction of the railway as a Government enterprise got under way a few miles west of Fort William on June 1, 1875. The general election of 1878 resulted in the return of a Conservative Government under Macdonald, and Sandford Fleming was instructed to commence construction in British Columbia. Fleming recommended a route along the Thompson and Fraser Rivers to Burrard Inlet. Contracts were let for 127 miles of railway along the Fraser River to Andrew Onderdonk, an American engineer with a record of accomplishment. Onderdonk had financial backing from a syndicate of Americans and started work on the Pacific leg of the railway on May 14, 1879. Progress of the railway under government supervision from the Great Lakes westward was to be disappointing, although lines had been constructed from Selkirk eastward and also southward to connect with an American railway at the International Boundary, which would make possible a connection between Winnipeg and St. Paul. By 1880, Prime Minister Macdonald had decided, in view of the difficulty in raising funds for railway purposes, to have construction taken over by private enterprise subsidized by the Government of Canada. Macdonald induced George Stephen, a wealthy merchant of Montreal and President of the St. Paul, Minneapolis and Minnesota Railway, to form a syndicate that would complete the Canadian transcontinental line. Negotiations were commenced in April, 1880, and the final contract was signed at Ottawa on October 21, 1880. Prime Minister Mac-

donald obtained approval in Parliament in February, 1881, for a bill ratifying the contract which provided for a subsidy of \$25,000,000 and 25,000,000 acres of land, and completed sections of railroad from Selkirk to Lake Superior and from Kamloops to Port Moody. The syndicate, incorporated as the Canadian Pacific Railway Company, undertook to complete and equip the railway from the western terminus of the Canada Central Railway near the eastern end of Lake Nipissing, to Port Moody on the Fraser River by May 1, 1891.

#### **Scientific Exploration**

The anticipated completion of a trans-continental railway had stimulated exploration and scientific surveys in Western Canada. The Department of the Interior, responsible for the administration of public lands in the North West Territories, sponsored extensive topographical and geological surveys in the early “eighties”. These studies revealed the location and extent of the country’s valuable natural resources and also assisted in the location of routes of transportation. By 1882, topographical survey parties were stretched across the country from Winnipeg to the foot of the Rockies. Geological surveys in western Canada were inaugurated in 1881 under Dr. George M. Dawson and over the following five years, extensive exploration was carried out in the Rockies by Dr. Dawson, J. B. Tyrell, James White and R. J. McConnell. In 1881, Dawson and McConnell proved the existence of extensive coal deposits on the eastern slope of the Rockies which later were to provide substantial industries at Canmore and Banff. From the combined efforts of these surveys, Dawson compiled in 1886 a geological map of the portion of the Rocky Mountains which now includes Banff National Park. This evidence of minerals in the mountains brought a wave of prospectors, miners, promoters and developers, all eager to profit from the exploitation of available natural resources. Numerous mining claims were staked and applications made for the right to cut the dense stands of virgin timber found in many of the valleys. With this increasing flow of humanity also came some of the blights of civilization, as forest fires raged along the lower slopes of areas bordering the route of the railway.

#### **Hot Springs Discovered**

As rail construction left Calgary behind and moved through the foothills into the mountains, a new world was opened up to those engaged in construction. They came from as far east as the Atlantic provinces and, no doubt inspired to seek adventure in the wilderness surroundings, many made a practice of prospecting and hunting during their spare time or “off” days. On a cool November day in 1883, Frank McCabe, a section foreman, and William McCardell, who was working on construction under McCabe, discovered what are now known as the Cave and Basin Hot Springs. On the day of their find, fixed by McCabe as November 8, they had come up the newly-laid line by hand car from Padmore, and crossed the Bow River on a rough raft to examine the foot of Terrace (now Sulphur) Mountain. Here they literally stumbled on the basin pool, fed by a hot spring, and the cave spring, entry to which was gained by a hole



in the roof of the cavern. A few weeks later, McCardell built a rude cabin at the springs which he visited occasionally during the following winter, accompanied by McCabe and at other times by his brother Tom. During an excursion in the vicinity of the springs, McCabe and McCardell observed vapour rising from the hillside above Spray River Valley. An attempt to reach what were believed to be more hot springs was given up owing to weather conditions, but McCardell claimed to have visited later the upper or "hot" spring, but left no evidence of discovery.

Knowledge of the hot springs rapidly spread among railway construction workers. Strangely, McCabe and McCardell expended little effort in protecting their interest or in attempting development until others working in the vicinity erected shacks and made use of the hot waters at both the lower and upper springs. One of the most enterprising was David Keefe who, in October, 1884, on information supplied by McCabe, located the "hot" spring and cut a trail up the slope of the mountain above Spray River. Shacks were erected at the upper or hot springs in 1884 and 1885 by Theodore Sebring, George Whitman, and Frank McCabe. Those engaged in railway construction were comparably young. McCabe and McCardell both were 26 years of age when they located the hot springs. The former was a native of Nova Scotia and had come west to Manitoba in 1880. McCardell was born in Stratford, Ontario, and had worked in Western Canada since 1882 on railway construction in Manitoba and on the Prairies, before meeting and working with McCabe in 1883. Their early failure to press for a title to their discoveries can be attributed to several factors. Primarily, they did not realize the value of the springs as a future tourist attraction. Moreover, they did not have the capital to exploit their discovery. McCabe testified later at a general inquiry that they had been advised by an intermediary that before the springs could be staked as a mining claim, a survey would be required. As the lands in the vicinity were unsurveyed and reference points not available, the cost of a survey line from Morleyville to the springs, a distance of 20 miles, was beyond their means financially.

By late summer in 1885, officers of the Department of the Interior at Ottawa were giving serious consideration to the preservation of the hot springs from private development. During late July and early August the Deputy Minister, A. M. Burgess, had an exchange of correspondence with Charles Drinkwater, Secretary of the Canadian Pacific Railway Company. Mr. Drinkwater urged that Canada follow the course taken by the United States Government to assure control of the hot springs in Arkansas.<sup>34</sup> Members of Parliament who had visited Banff during the summer, including James Trow and the Honourable P. Mitchell, strongly recommended reservation of springs for the purposes of a public park.

Prime Minister Macdonald had been conversant with the controversy arising from the claims of discovery, and had received a letter on the matter from the Hon. P. Mitchell, Member for Northumberland. On October 16, Sir John A. sent a note to Deputy Minister Burgess expressing the hope that "great care had been taken to reserve all the land in or near the Hot Springs at Banff"

and that "no squatting should be allowed and any attempt to squat resisted." The Honourable Thomas White, who had replaced the Honourable David L. MacPherson as Minister of the Interior early in August, 1885, visited Banff in October during the course of a trip to Western Canada. On October 23, he advised his Deputy Minister by letter from Calgary as follows:

*"My dear Burgess: I have just returned from a visit to the Hot Springs at Banff and have made up my mind that it is important to reserve by Order in Council, the sections on which the springs are and those about them. I send you a memorandum which Mr. Pearce has prepared for me, and I wish you would prepare a recommendation to Council reserving these sections. It is important this should be done at once. What we may do with them afterwards can be considered when I get back."*

#### *Hot Springs Reservation*

A submission to Privy Council was duly prepared and forwarded, and on November 28, 1885, Order in Council No. 2197 received approval. Under its provisions, an area of approximately a little more than ten square miles on the northern slopes of Sulphur Mountain was set aside for future park use. The enabling clause of the Order in Council read:

*"His Excellency by and with the advice of the Queen's Privy Council for Canada has been pleased to order, and it is hereby ordered, that whereas near the station of Banff on the Canadian Pacific Railway, in the Provisional District of Alberta, North West Territories, there have been discovered several hot mineral springs which promise to be of great sanitary advantage to the public, and in order that proper control of the lands surrounding these springs may be vested in the Crown, the said lands in the territory including said springs and in their immediate neighbourhood, be and they are hereby reserved from sale or settlement or squatting, namely:—All of sections 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27 and 28, and those portions of sections 34, 35, and 36 lying South of Bow River, all in Township 25, in Range 12 west of the 5th Meridian."*

Following the completion of the Canadian Pacific Railway, traffic to Banff had continued to grow, ostensibly from the fame of its hot springs which were visited by numerous invalids. A small settlement had sprung up on the north bank of Bow River which had not been included in the original reservation around the springs. Great interest developed among newcomers intent on establishing businesses, sanitariums and hotels.

#### *Access to the Cave*

During the winter of 1886-1887 improved access to the Cave Spring, one of the principal visitor attractions, was accomplished by blasting a tunnel through the rock along the route of a natural passage through which the water drained. On completion, visitors could enter the cave at ground level instead of climbing down a rough

ladder through the opening at the top of the conical cavern. Strangely, this improvement brought protests in the form of a petition signed by the mayor and citizens of the embryo town of Calgary and forwarded to the Minister of the Interior. The petition advocated the construction of a spiral staircase into the cave from the opening in the roof through which the discoverers had first entered the steaming interior.

### Park Legislation Initiated

By early 1887, the Minister of the Interior had set into motion the legislative steps necessary to establish Canada's first National Park. Departmental officers had as a prototype, Yellowstone National Park, in the United States. This remarkable area, volcanic in origin, and distinguished by unusual natural phenomena such as hot springs, geysers, petrified forests, lakes, canyons and waterfalls, already was attracting wide attention.

A bill to establish Banff National Park was introduced in the House of Commons on April 22, 1887. On the Minister of the Interior, Honourable Thomas White, member for Cardwell, rested the responsibility for its passage. The debates during the second reading and in committee created more than ordinary interest. In 1886, the Canadian Pacific Railway Company had extended to members of the Senate and House of Commons an invitation to ride, free of charge, over the newly-constructed trans-continental line to the Pacific coast and many had accepted the offer. A stop-over at Banff had permitted a number of those accepting the invitation to visit the hot springs, including an opportunity of clambering down a rude ladder into the Cave Spring. The Prime Minister, Sir John A. Macdonald, accompanied by Lady Macdonald, had journeyed to the Pacific coast on the railway in July, 1886, and had ridden through parts of the mountains on the pilot or cow-catcher of the locomotive.

The Prime Minister contributed to the debate by extolling the beauties of the region. He prophesied that the new Park would attain international fame, and that it would in many ways recoup the Government for the current expenditure. Hansard records his contribution in part as follows:

*"I do not suppose in any portion of the world there can be found a spot, taken all together, which combines so many attractions and which promises in as great a degree not only large pecuniary advantage to the Dominion, but much prestige to the whole country by attracting the population, not only on this continent, but of Europe to this place. It has all the qualifications necessary to make it a great place of resort . . . There is beautiful scenery, there are the curative properties of the water, there is a genial climate, there is prairie sport and there is mountain sport; and I have no doubt that that will become a great watering-place."*

### National Park Established

The bill was read for the third time on May 6, and the Act, since known as the Rocky Mountains Park Act, received Royal assent on June 23, 1887.

With Rocky Mountains Park legally established, its boundaries definitely outlined, and the necessary authority provided for its administration, it was possible for officers of the Department of the Interior to undertake park development without serious complications. The future concept of the park, its scope and purposes, were set out in the dedication clause of the new Act which read as follows:

*"2. The said tract of land is hereby reserved and set apart as a public park and pleasure ground for the benefit, advantage and enjoyment of the people of Canada, subject to the provisions of this Act and of the regulations hereinafter mentioned, and shall be known as the Rocky Mountains Park of Canada"*

It is interesting to observe that the wording of this clause is phrased in a manner very similar to that used in the Yellowstone Park Act, and there is every reason to believe that its framers had recourse to the United States legislation. William Pearce has stated that the first regulations made under the authority of the Act were based largely on the regulations governing the Arkansas Hot Springs. However, unlike Yellowstone Park, for which no appropriation was voted until six years after its creation, Rocky Mountains Park was a "going concern" from the outset.

In 1887, the Canadian Pacific Railway commenced construction of the first of several buildings to be known as the Banff Springs Hotel. The site, admirably located on a bench above the junction of the Bow and Spray Rivers, was selected personally by W.C. Van Horne, the Vice-President of the Company on the recommendation of Tom Wilson, the guide who discovered Lake Louise and Emerald Lake. Completed and opened in 1888, the handsome five-storey building provided the finest accommodation in the Park. Adjoining the hotel was a bath-house containing two plunge baths and ten tubs, all supplied with water from the Upper Hot Springs.

©Published by Parks Canada under authority of the Hon. Warren Allmand, Minister of Indian and Northern Affairs, Ottawa, 1977.  
QS-7049-000-BB-A1

Catalogue No. R62-100-1977  
ISBN 0-662-00692-5

©Publié par Parcs Canada avec l'autorisation de l'hon. Warren Allmand, ministre des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa, 1977.  
QS-7049-000-BB-A1

N° de catalogue: R62-100-1977  
ISBN 0-662-00692-5



zones 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28, ainsi que les parties des zones 34, 35 et 36 situées au sud de la rivière Bow et à l'intérieur du canton 25, rang 12, à l'ouest du cinquième méridien.»

Une fois le chemin de fer Pacifique-Canadien terminé, le nombre de passagers n'a cessé de s'accroître, sans doute en raison de la renommée grandissante des sources thermales qui intéressaient de nombreux invalides. Un petit établissement prenait forme sur la rive nord de la rivière Bow, rive qui n'avait pas été incluse dans la réserve originale des sources. Un grand intérêt se manifeste chez des nouveaux venus de divers lieux de commerce, des sanatoriums et des hôtels.

#### Accès à la grotte

À la fin de l'hiver 1886-1887, on améliore l'accès à la source Cave, l'une des principales attractions touristiques, en percant un tunnel dans le roc le long d'un couloir naturel servant à l'écoulement des eaux. Grâce à ce tunnel, les visiteurs peuvent pénétrer à l'intérieur de la grotte au niveau du sol au lieu d'y parvenir en descendant une échelle rudimentaire accrochée à l'ouverture dans la voûte de la caverne. Chose curieuse, cette amélioration n'a pas plus au maire et aux citoyens de la ville embryonnaire de Calgary qui ont fait parti de leur mécontentement au ministère de l'Intérieur en lui envoyant une pétition préconisant la construction d'un escalier en spirale partant de l'ouverture par laquelle les découvreurs étaient entrés dans la grotte remplie de vapeur.

#### Élaboration de lois relatives aux parcs

Au début de 1887, le ministère de l'Intérieur prend les mesures législatives nécessaires à la création du premier parc national du Canada et les fonctionnaires du ministère s'appuient sur l'exemple du parc national Yellowstone aux États-Unis. Cette région extraordinaire, d'origine volcanique, renommée pour ses phénomènes naturels, sources thermales, geysers, forêts pétrifiées, lacs, gorges et chutes, était déjà l'objet d'un grand intérêt.

Le 22 avril 1887, on présente à la Chambre des communes un projet de loi visant à créer le parc national de Banff. L'honorable Thomas White, ministre de l'Intérieur et député de Cardwell, est responsable de l'adoption de la loi. Les débats en deuxième lecture et en comité suscitent un intérêt inhabituel. En 1886, la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien invitait sénateurs et députés à essayer, sans frais de leur part, la nouvelle ligne transcontinentale jusqu'à la côte du Pacifique et plusieurs avaient accepté l'offre. Certains d'entre eux avaient profité d'un arrêt à Banff pour visiter les sources thermales et descendre l'échelle rudimentaire jusqu'à la source Cave. En juillet 1886, le premier ministre sir John A. Macdonald en compagnie de lady Macdonald s'était rendu à la côte du Pacifique et avait traversé une partie des montagnes arc-bouté au chasseneige ou «chasse-bestiaux» de la locomotive.

Le premier ministre animait les débats en louant les beautés de la région. Il prophétisait que le nouveau parc aurait une renommée internationale et permettrait au gouvernement de récupérer de bien des façons les dépenses

ses courantes. Le Hansard rapporte ses propos comme suit :

«Je ne crois pas qu'on puisse trouver ailleurs sur le globe un endroit qui rassemble une telle diversité d'attrait et promette autant au Dominion, non seulement du point de vue financier, mais aussi par le prestige qu'il apportera au pays en attirant des visiteurs non seulement du continent, mais aussi d'Europe. L'endroit a toutes les qualités requises pour devenir un grand centre de villégiature. Le paysage est magnifique, il y a des eaux médicinales, le climat est agréable, on peut pratiquer le sport de prairie et le sport de montagne, et je suis certain que l'endroit deviendra une importante station balnéaire.»

#### Création officielle du parc national

La troisième lecture du projet de loi a lieu le 6 mai, et la loi, désignée depuis sous le nom de Loi sur le parc des montagnes Rocheuses, reçoit la sanction royale britannique le 23 juin 1887.

Après la désignation légale du parc des montagnes Rocheuses, la délimitation exacte de sa superficie et la définition de l'autorité responsable de sa gestion, les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur peuvent entreprendre l'aménagement du parc sans trop de complications. La conception future du parc, son rôle et ses objectifs sont contenus dans la clause de dédicace de la nouvelle loi dont voici une traduction :

«2. La dite parcelle de terre est par la présente mise à part comme parc public et lieu de détente et dédiée au peuple canadien pour son bénéfice, son avantage et son agrément, sous réserve des dispositions de la présente loi et des règlements mentionnés ci-après, et portera le nom de «parc des montagnes Rocheuses du Canada.»

Il est intéressant de noter que la teneur de la dédicace ressemble beaucoup à celle de la loi sur le parc Yellowstone, ce qui révèle que les auteurs se sont inspirés de la loi américaine. D'ailleurs, comme le constatait William Pearce, même les premiers règlements établis en vertu de la loi étaient en grande partie fondés sur les règlements régissant les sources thermales de l'Arkansas. Toutefois, contrairement au parc Yellowstone qui devint propriété publique au bout de six ans, le parc des montagnes Rocheuses est dès le départ une affaire bien engagée.

En 1887, le Pacifique Canadien entreprend la construction d'un ensemble qui portera le nom de Banff Springs Hotel (hôtel des sources de Banff). L'emplacement, magnifiquement situé surplombant la rencontre des rivières Spray et Bow, avait été choisi par W.C. Van Horne, le vice-président de la compagnie, à l'insigation de Tom Wilson, guide qui avait découvert le lac Louise et le lac Emmerald. Lors de son ouverture en 1888, un bel édifice de cinq étages devenait le meilleur hôtel du parc. Le bain public adjacent abritait deux piscines et dix baignoires alimentées à l'eau chaude provenant des hautes sources thermales.

privée. À la fin de juillet et au début d'août, le sous-ministre A.M. Burgess correspond avec Charles Drinkwater, secrétaire de la Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien. Drinkwater incite vivement le gouvernement canadien à adopter des mesures semblables à celles du gouvernement américain pour protéger les sources thermales de l'Arkansas. Des députés qui avaient visité Banff au cours de l'été, notamment James Trow et l'honorable P. Mitchell, recommandent la formation d'un parc public pour la préservation des sources. Le premier ministre John A. Macdonald est déjà au courant de la controverse qui entoure l'attribution des découvertes lorsqu'il reçoit une lettre à ce sujet de l'honorable P. Mitchell, député de Northumberland. Le 16 octobre, dans une lettre adressée au sous-ministre Burgess, Macdonald dit son espoir que «les responsables ont soigneusement veillé à garder en réserve les sources thermales de Banff ainsi que toutes les terres adjacentes» et «son désir que personne ne s'en empare et qu'on empêche quiconque de s'en emparer». L'honorable Thomas White qui, au début d'août 1885, avait remplacé l'honorable David L. Macpherson comme ministre de l'Intérieur, visite Banff en octobre au cours d'un voyage dans l'Ouest canadien. Le 23 octobre, il adresse de Calgary une lettre de conseil à son sous-ministre, lettre dont voici un extrait en traduction:

«Mon cher Burgess, je viens de visiter les sources thermales de Banff et j'ai décidé qu'il importe de transformer en réserve, par un arrêté en conseil, les zones où se trouvent les sources et celles qui les entourent. Je vous fais parvenir une note de service que M. Pearce a rédigée pour moi et je désire que vous prépariez une recommandation à l'intention du Conseil pour réserver ces zones. Il importe que ces mesures soient prises sans délai. Nous étudierons à mon retour la question de ce que nous ferons ensuite de ces terres.»

Une proposition d'amenagement rédigée est présentée au Conseil le 28 novembre 1885, l'arrêté en conseil n° 2197 est approuvé. Les dispositions prévoient qu'un étendue d'un peu plus de dix milles carrés située sur le versant nord du mont Sulphur est consacrée à la création d'un parc. La clause décisive de l'arrêté en conseil se traduit comme suit:

«Il plait à son Excellence le gouverneur général en conseil d'ordonner par les présentes, sur l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada et avec son approbation, à la suite de la découverte de plusieurs sources thermales minérales près de la gare de la Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien à Banff, dans le district provisoire de l'Alberta, Territoires du Nord-Ouest, sources qui promettent d'être très salutaires pour le public, et afin que la Couronne soit investie du pouvoir d'administrer judicieusement les terrains adjacents aux sources, que lesdits terrains situés dans la région qui comprend les sources et les terres contiguës soient préservés de toute vente, colonisation ou appropriation, soit toutes les

un de ses ouvriers, William McCardell, découvrent les sources thermales maintenant connues sous le nom de *Cave* (grotte) et de *Basin* (bassin). Le jour de leur découverte, le 8 novembre selon McCabe, ils quittent Padmore en draine sur la nouvelle ligne et traversent la rivière Bow sur un radeau grossier pour aller examiner le pied du mont *Terrace* (appelé aujourd'hui mont *Sulphur*). «À cet endroit, ils se trouvent soudainement face à un bassin alimenté par une source d'eau chaude et découvrent aussi la source de la grotte à laquelle ils accèdent par un trou dans la voûte. Quelques semaines plus tard, McCardell construit une cabane rudimentaire à proximité des sources et il s'y rend de temps à autre au cours de l'hiver suivant en compagnie de McCabe et parfois de son frère Tom. Au cours d'une excursion dans le voisinage des sources, McCabe et McCardell remarquent les vapeurs s'échappant d'un flanc de la vallée de la rivière Spray. Ils imaginent la présence d'autres sources d'eau chaude, mais abandonnent leur recherche probablement en raison du mauvais temps. Toutefois McCardell affirme avoir vu par la suite la haute source ou source «chaude» mais il n'a laissé aucune preuve de sa découverte.

La nouvelle de la présence des sources thermales se répand très rapidement parmi les travailleurs de la construction. Paradoxalement, McCabe et McCardell ne cherchent pas à protéger leurs intérêts dans cette découverte ni à en tirer profit jusqu'au moment où d'autres ouvriers travaillant dans la région construisent des cabanes et utilisent les sources au pied de la montagne et en flanc de montagne. En octobre 1884, l'un des plus entreprenants de ceux-ci, David Keefe, grâce à un renseignement de McCabe, découvre la source en flanc de montagne et aménage un sentier qui surplombe la rivière Spray. En 1884 et 1885, Theodore Sebring, George Whitman et Frank McCabe construisent des cabanes près de la source en flanc de montagne. Les travailleurs qui participent à la construction du chemin de fer sont relativement jeunes. McCabe et McCardell sont tous deux âgés de 26 ans lorsqu'ils découvrent les sources. Frank McCabe est né en Nouvelle-Ecosse et s'est installé au Manitoba en 1880. Quant à William McCardell, originaire de Stratford en Ontario, il travaillait à la construction de chemins de fer au Manitoba et dans les Prairies depuis 1882 avant de faire la connaissance de McCabe en 1883 et de devenir son compagnon de travail. L'erreur qu'ils ont commise de ne pas revendre la propriété de leur découverte dès le début peut être attribuée à plusieurs facteurs. Tout d'abord, ils n'ont pas reconnu les possibilités touristiques des sources thermales. En outre, ils ne disposaient pas du capital nécessaire pour exploiter leur découverte. Plus tard, lors de l'enquête, McCabe a témoigné que selon les renseignements fournis par un intermédiaire, il fallait effectuer un levé avant de pouvoir jalonner la région des sources comme concession minière. Comme il n'existait aucun levé des terrains avoisinants et aucun point de repère, le coût d'un levé de Morleyville aux sources, ce qui représentait une distance de 20 milles, dépassait leurs moyens. À la fin de l'été 1885, les agents du ministère de l'Intérieur à Ottawa étudiaient sérieusement la possibilité de garder les sources thermales à l'écart de l'exploitation



groupe pour l'achèvement de la voie transcontinentale canadienne. Les négociations débutent en avril 1880 et le contrat définitif est signé à Ottawa le 21 octobre 1880. En février 1881, le premier ministre obtient l'accord du Parlement sur un projet de loi ratifiant un contrat qui accorde une subvention de \$25 000 000 et de 25 000 000 d'acres de terrain et prévoit l'achèvement des tronçons du chemin de fer situés entre Selkirk et le lac Supérieur et entre Kamloops et Port Moody. Ce groupe, constitué sous le nom de Compagnie de chemins de fer du Pacifique Canadien, a entrepris de terminer et d'installer le chemin de fer à partir de la rive de ligne occidentale du Canada Central Railway, près de l'extrémité est du lac Nipissing, jusqu'à Port Moody sur le fleuve Fraser, avant le 1<sup>er</sup> mai 1891.

#### L'exploration scientifique

L'achèvement rapide du chemin de fer transcontinental avait encouragé l'exploration et la recherche scientifiques dans l'Ouest canadien. Au début des années 1880, le ministère de l'Intérieur, alors responsable de la gestion des terres de l'État dans les Territoires du Nord-Ouest, parraine des études topographiques et géologiques intensives. On découvre l'emplacement et l'étendue des grandes richesses naturelles du pays et aussi les endroits favorables au tracé des routes. En 1882, des groupes chargés d'établir des levés topographiques se répartissent à partir de Winnipeg jusqu'au pied des Rocheuses. Les premiers levés géologiques dans l'Ouest canadien sont établis en 1881 par George M. Dawson, et au cours des cinq années suivantes, des explorations intensives se poursuivent dans les Rocheuses sous la conduite de G. Dawson, de J.B. Tyrell, de James White et de R.J. McConnell. En 1881, Dawson et McConnell découvrent sur le versant est des Rocheuses d'importantes gisements de charbon qui, dans les années subséquentes, permettront l'aménagement d'industries à Canmore et à Banff. À partir des données cueillies lors de ces études, Dawson dresse, en 1886, une carte géologique d'une partie des Rocheuses où se trouve maintenant le parc national Banff. La nouvelle de la présence de minerais dans les montagnes attire une foule de prospecteurs, de mineurs, d'exploiteurs des ressources naturelles disponibles. On accorde de nombreuses concessions minières et plusieurs demandent l'autorisation de couper le bois des hautes forêts denses qui couvrent de nombreuses vallées. Ce déferlement d'êtres humains s'accompagne de certaines ravages des forêts. Ainsi, des incendies de forêt long de la voie ferrée.

#### Découverte des sources thermales

À mesure que la construction du chemin de fer progresse au-delà de Calgary et se poursuit dans les collines jusqu'aux montagnes, un monde nouveau s'offre aux travailleurs qui y participent. Venus de régions aussi éloignées que les provinces de l'Atlantique et sans doute attirés par l'aventure dans la grande nature, nombre d'entre eux s'adonnent à la prospection et à la chasse durant leurs loisirs ou leurs jours de congé. Un jour frais de novembre 1883, un contremaître, Frank McCabe, et

truction d'un chemin de fer transcontinental et le terminer en dix ans. De son côté, la Colombie-Britannique s'engage à céder au Canada comme bien public des terres sur une bande ne dépassant pas vingt milles de chaque côté de la voie pour la construction d'un chemin de fer perpétuité, \$100 000 à la province. Le gouvernement, dont sir John A. Macdonald est alors premier ministre, désire que le chemin de fer soit construit par une entreprise privée qui devrait recevoir à titre d'aide des terres que lui concèderaient les provinces concernées.

Deux groupes financiers de l'est du Canada soumissionnent pour obtenir le contrat de construction; l'un est dirigé par sir Hugh Allan, de Montréal, et l'autre par l'honorable David L. Macpherson, de Toronto. À la suite des élections fédérales de 1872 où le premier ministre Macdonald remporte la victoire, une charte est accordée à la société dirigée par Hugh Allan. Au cours de la session de 1873, les discussions sur la question ferroviaire entraînent la formation en grande hâte d'une commission royale. Le rapport de cette dernière révèle qu'avant les élections, le gouvernement conservateur dirigé par Macdonald avait accepté une aide financière importante pour le chemin de fer. Ces révélations donnent lieu au «scandale du Pacifique» qui amène la démission de sir John A. Macdonald en novembre 1873 et l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement libéral dirigé par Alexander Mackenzie. Le contrat de construction du chemin de fer est retiré et Mackenzie entreprend de trouver un remplaçant à sir Hugh Allan. En raison des conditions offertes, personne ne soumissionne et le nouveau gouvernement décide de construire lui-même le chemin de fer par contrats accordés par le ministère des Travaux publics.

#### Construction du chemin de fer par le gouvernement

Le 1<sup>er</sup> juin 1875, le gouvernement entreprend la construction du chemin de fer quelques milles à l'ouest de Fort William. Les élections de 1878 se soldent par le retour au pouvoir d'un gouvernement conservateur dirigé par sir Macdonald, et Sanford Fleming, qui reçoit l'ordre de commencer la construction en Colombie-Britannique, recommande de suivre une route longeant la rivière Thompson et le fleuve Fraser jusqu'à l'anse Burrard. Un ingénieur américain renommé, Andrew Onderdonk, reçoit le contrat pour la construction de 127 milles de voie ferrée le long du Fraser. Bénéficiant de l'appui financier d'un groupe d'Américains, il commence la construction du tronçon du chemin de fer le 14 mai 1879. La construction du chemin de fer des Grands Lacs vers l'Ouest sous l'égide gouvernementale progressait très lentement bien que des lignes aient été jetées de Selkirk vers l'est ainsi que vers le sud afin de rejoindre un chemin de fer américain à la frontière, ce qui permettrait de relayer Winnipeg à St. Paul. Vers 1880, pour financer la construction, le premier ministre Macdonald décide de confier la poursuite du travail à des entreprises privées subventionnées par le gouvernement du Canada. Il incite George Stephen, un marchand prospère de Montréal, également président de la St. Paul, Minneapolis and Minnesota Railway, à former un





qui font maintenant partie des parcs nationaux nous donnent un aperçu intéressant de leurs moyens de transport, de l'effort physique qu'ils devaient déployer et de l'importance de la pêche et de la chasse dans leur alimentation quotidienne.

#### *Découvertes de James Hector*

Du point de vue des découvertes ultérieures dans les Rocheuses canadiennes, les explorations de James Hector (qui a obtenu par la suite le titre de sir James) sont les plus intéressantes. En 1858, accompagné du botaniste Eugène Bourgeau, il remonte la rivière Bow au-delà de l'emplacement actuel de Banff. Le 15 août, il établit un campement dans la «petite prairie» au pied de «la montagne d'où l'eau tombe» (sic, le mont Cascade). Un détour au sud-ouest par le col Vermilion le conduit aux rivières Vermilion et Kootenay, parcoures qui, cinquante ans plus tard, sera celui de la grande route entre Banff et Windermere. James Hector remonte ensuite la rivière Kootenay vers le nord-ouest jusqu'à sa source, puis descend la rivière Beaverfoot jusqu'à la rivière du Cheval-qui-Rue, ainsi nommée en raison de l'accident qui lui est arrivé. Voici la traduction de deux passages de la narration qu'il donne de cet accident qui est également à l'origine de la désignation de l'un des cols les plus célèbres et les plus fréquentés du Canada:

«Le 29 août... Un peu en amont de cette chute, un des nos chevaux de somme, voulant éviter des arbres tombés, a sauté dans la rivière là où, heureusement, il y avait un coude; mais les berges étaient tellement escarpées qu'il nous a été très difficile de le sortir de l'eau. J'ai ensuite voulu rattraper mon propre cheval qui s'était éloigné alors que nous étions occupés à ramener le cheval de bât sur la berge. Il a rué et m'a frappé à la poitrine mais, heureusement, je m'étais suffisamment approché de lui pour ne pas subir toute la force du coup. Toutefois, je suis tombé et j'ai été inconscient pendant quelque temps. C'était fâcheux car nous n'avions aperçu aucune trace de gibier dans les environs et nous n'avions plus de nourriture; en outre, ma blessure nous empêchait d'aller plus loin, du moins ce jour-là. Mes hommes m'ont installé sous un arbre et je les ai tous envoyés chercher quelque chose à manger.»

«Le 31 août — Après avoir parcouru un mille en venant du nord-ouest sur la rive gauche de la rivière, que mes compagnons avaient surnommée le Cheval-qui-Rue à cause de mon accident, nous avons passé sur l'autre rive.»

Au moment de l'accident l'expédition manquait de vivres. Elle dut vivre du gibier de la région et James Hector découvrit que les animaux sauvages étaient très rares à l'ouest de la ligne de partage des eaux et les provisions se bornaient à une faible quantité de pemmican. En remontant la rivière vers l'est, le groupe a traversé la ligne de partage des eaux. Au cours d'une halte de nuit dans le col du Cheval-qui-Rue, Hector était sur le point de tuer un des chevaux pour le ravitaillerment lorsque son guide indien, Nimrod, a fort heureusement ramené un original.

excursion à l'intérieur de la vallée de la rivière Bow à (Devil's Gap), contournaît le lac Minnewanka, suivait le cours de la Bow vers l'ouest, puis remontait le ruisseau Healy jusqu'à la ligne de partage continental des eaux, endroit maintenant connu sous le nom de col Simpson. Enverveillé par ces hautes régions montagneuses, Simpson exprime sa joie à la découverte de bruyères de montagnes. Voici la traduction de son récit:

«En raison de la proximité des neiges éternelles, nous avons estimé que nous nous trouvions à sept ou huit mille pieds au-dessus du niveau de la mer et que les sommets voisins surplombaient nos têtes d'environ quatre mille pieds... Outre le paysage magnifique qui s'offre à mes yeux, j'ai trouvé ici un souvenir saisissant des collines de mon pays natal sous la forme d'une plaine très voisine de la bruyère des hautes terres d'Ecosse et cette découverte était d'autant plus étonnante que durant mes années de voyage, je n'ai jamais rien vu de tel en Amérique du Nord. Très intéressé à vérifier l'identité de la plante, j'en cueilli deux spécimens qui, à la suite d'un examen minutieux, se sont révélés différents de la bruyère brune authentique d'Ecosse.»

Dans ce même col, 80 ans plus tard, James Brewster, de Banff, a découvert sur un tronç d'arbre tombé l'inscription «GS-JR 1841». Ce serait les initiales de George Simpson et de James Rowand, régisseur en chef de la Compagnie, qui, dans la traversée des Rocheuses, l'accompagnaît du fort Edmonton à la rivière Kootenay et aux comptoirs de la Compagnie sur le fleuve Columbia et la côte du Pacifique.

#### *Voyages des missionnaires*

Quatre ans après Simpson, le père Pierre de Smet, un missionnaire jésuite, franchissait les Rocheuses par le col White Man au cours de son voyage des territoires de l'Orégon vers les plaines de l'Ouest, où il comptait rendre visite aux Pieds-Noirs. Pour son retour à partir de Fort Edmonton, il emprunte le col Athabasca, puis le cours des rivières Athabasca, Whirlpool et Wood. En remontant la vallée de l'Athabasca, il s'arrête près de Jasper House, poste de traite de la Compagnie du Nord-Ouest. Il y reste plus de trois semaines au cours desquelles il baptise et marie les Indiens et où il jette en vue de perdre du poids avant un rude voyage à travers les montagnes. En remontant le col, son groupe croise des commerçants de fourrures de la Compagnie et de la baie d'Hudson, dirigés par Edward Ermatinger et en provenance de Fort Vancouver.

Un autre missionnaire, le révérend Robert T. Rundle, a décrit dans son journal la visite qu'il effectuait en 1847 à l'endroit où se trouve actuellement Banff. En 1841, il avait atteint la rivière Bow jusqu'aux Rocheuses et, six ans plus tard, ses guides indiens le conduisaient au pied du mont Cascade où il campa plusieurs jours. Les témoignages de ces missionnaires et pionniers contiennent peu de renseignements scientifiques mais les récits de leurs voyages dans les régions primitives et sauvages

L'an 1885 a été important pour les Canadiens. Les annales témoignent de la réalisation d'un rêve national longtemps caressé : la liaison entre l'est du Canada et la côte du Pacifique par la construction d'un chemin de fer. C'était aussi cette année-là le début de la colonisation des plaines de l'Ouest et la répression du soulèvement armé des Indiens et des Métis des Territoires du Nord-Ouest contre le gouvernement du Canada. À la fin de cette même année, les sources thermales situées dans les montagnes Rocheuses près de la gare de Banff étaient ouvertes au public ; c'était la première étape de la création au Canada d'un réseau unique et vaste de parcs nationaux.

Au cours des années, le terme « parc » a eu de nombreuses acceptions qui lui permettent de désigner aussi bien un petit jardin clos qu'une vaste étendue sauvage. Dès le moyen âge en Europe, les parcs étaient des institutions reconnues, certains étaient très grands. La « Forêt nouvelle », dans le sud-ouest du comté de Hampshire en Angleterre, transformée en lieu de chasse gardée par Guillaume le Conquérant en 1079, et le grand parc de Windsor en offrent des exemples. Selon la première édition de l'encyclopédie Britannica publiée à Edinbourg en 1771, un parc est défini comme un vaste enclos réservé à la chasse des animaux sauvages en vertu d'une ordonnance ou d'une proclamation du roi. Puisque ces premiers parcs servaient de lieux de chasse pour une minorité privilégiée, leur préservation était indispensable et par conséquent, ils ont favorisé la conservation de la faune indigène et de l'état sauvage qui lui est nécessaire. Hors de ces réserves on pratiquait habituellement une culture intensive des terres arables et la plupart des animaux sauvages y étaient donc menacés d'extinction.

### L'idée de parc national

Heureusement, l'acception du terme « parc » est devenue encore plus large avec les années et, en Amérique du Nord, l'expression « parc national » désigne un terrain constitué en héritage public ou bien de l'État afin de protéger à jamais des paysages exceptionnels, des lieux sauvages, des formations géologiques, des phénomènes naturels ou la flore et la faune du pays. Ces parcs ne sont plus des réserves privées, mais des lieux mis à l'usage et au profit des citoyens du pays auxquels ils appartiennent. Depuis sa naissance vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle, l'idée de parc national s'est propagée à tous les continents et la plupart des grands pays possèdent maintenant quelques

parcs nationaux. La création du premier parc national du Canada est redévolable au fait que des législateurs perspicaces avaient compris qu'un phénomène naturel dans un paysage magnifiquement protégé doit être entouré d'un intérêt public plutôt que privé. La construction du premier chemin de fer continental avait amené à travers les plaines de l'Ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses, des centaines de jeunes gens pleins d'audace et d'ambition. Au milieu des cimes, certains d'entre eux découvraient des sources thermales minérales jaillissant du flanc des montagnes. Cette trouvaille a donné lieu à des revendica-

### Premières explorations

tions contradictoires et attiré l'attention du gouvernement du pays. Placé devant la nécessité d'adjoindre le droit de propriété et le privilège d'exploitation à l'un ou l'autre des particuliers, le ministre de l'Intérieur a préféré faire des sources thermales et des terres qui les entourent la propriété de l'État et permettre aux Canadiens et à leurs amis d'en user et d'en tirer le meilleur parti à un coût minimal. Il est intéressant d'analyser les événements qui ont précédé cette décision historique.

Moins de dix ans avant la construction du chemin de fer, la région des Rocheuses était presque inconnue sauf pour les Indiens, les commerçants, les explorateurs et les quelques personnes qui avaient emprunté ses cols réputés infranchissables. Les premiers voyageurs tels David Thompson, sir George Simpson, le père Pierre de Smet et James Hector, de l'expédition Palliser, nous ont légué des relations écrites de leurs voyages. Pour les autres, qui manquaient de l'énergie et des ressources nécessaires pour organiser une expédition, les sommes imposantes, les vallées profondes et les forêts primitives à l'Ouest des grandes plaines, c'était l'inconnu, la sauvagerie, la forêt impénétrable.

Dès les premiers temps, la découverte de la mer de l'Ouest n'a cessé de hanter les explorateurs de l'Amérique du Nord. Ce n'est toutefois qu'au début du 19<sup>e</sup> siècle qu'a eu lieu la première percée de la partie centrale des Rocheuses canadiennes. En 1793, Alexander Mackenzie était parti du fort Chipewyan sur le lac Athabasca et, passant par les rivières Pine, de la Paix, Parsnip, Blackwater, Bella Coola et par la rivière Fraser, il a atteint la côte du Pacifique. En 1800, David Thompson et Duncan McGillivray, deux employés de la Compagnie du Nord-Ouest, ont traversé la partie est des Rocheuses en remontant la rivière Bow jusqu'à un endroit situé tout près de la municipalité actuelle d'Exshaw. Quelques années plus tard, en 1807, Thompson, un voyageur infatigable, a traversé de nouveau les Rocheuses en partant cette fois de *Rocky Mountain House*, au nord du lac Windermere, où le fleuve Columbia prend sa source. La réputation de Thompson comme explorateur grandit encore lorsqu'il découvrit et traversa au cours de l'hiver 1810-1811 le col Athabasca dont il atteignait le sommet en janvier 1811 pour y camper sur vingt pieds de neige. Par la suite, les commerçants de fourrures venant de la côte du Pacifique et allant à Fort Edmontou empruntaient chaque année ce passage.

La route tortueuse du col Athabasca, connue sous le nom de piste facile vers le Pacifique, devait tomber en désuétude par suite de la découverte du col de la Tête-Jaune au nord. Cette piste plus facile vers le Pacifique passe par le fleuve Fraser et semble être utilisée depuis 1826. Au 20<sup>e</sup> siècle, les sociétés ferroviaires Grand Tronc et *Canadian Northern Railway*, fusionnées depuis et devenues le Canadien National, ont construit leurs voies transcontinentales le long de ce col.

En 1841, sir George Simpson, directeur de la Compagnie de la baie d'Hudson, a frayé une nouvelle route à travers la partie centrale des Rocheuses au cours de son voyage autour du monde. Le récit des voyages de Simpson constitue le premier rapport documenté d'une



remarquables régions naturelles dans chacune des provinces et chacun des territoires.

En tant qu'individus, nous, Canadiens, sommes en train d'apprendre que le succès matériel seul ne saurait nous assurer la qualité de la vie que nous recherchons pour nous-mêmes et pour nos enfants. Il nous faut des endroits où entrer en contact avec la nature, où sentir le lien qui nous unit au monde dans lequel nous vivons.

L'histoire des parcs nationaux du Canada de M. Lothian sera pour longtemps, j'en suis convaincu, un ouvrage de référence précieux pour tous ceux qui ont à coeur de réaliser les objectifs de Parcs Canada, c'est-à-dire réserver au peuple canadien à des fins de loisirs et d'éducation les parcs nationaux du Canada et en promouvoir un usage qui les laisse intacts pour les générations futures.

Le Ministère des Affaires indiennes et du Nord, responsable de Parcs Canada, l'honorable Warren Allmand

L'histoire des parcs nationaux du Canada est le récit des aventures et des réalisations qui ont abouti à la constitution d'un héritage impérissable dont peuvent jouir tous les Canadiens, aujourd'hui et demain.

L'auteur, W. Fergus Lothian, a puisé cette histoire des parcs nationaux tant dans l'expérience et les connaissances acquises au cours d'un service de près de 40 ans à Parcs Canada que dans des dossiers et les souvenirs d'employés qui ont travaillé ou travaillent encore à Parcs Canada.

Parmi les principaux responsables de l'histoire des parcs, on trouve les personnes et les organismes dont le travail a amené le réseau des parcs nationaux à ce qu'il est aujourd'hui.

Le réseau des parcs nationaux du Canada résulte de l'un des étonnants progrès sociaux du siècle actuel. D'abord constitué d'une simple réserve de dix milles carrés créée en 1885 afin de garder pour le peuple une partie des magnifiques montagnes Rocheuses, l'ensemble comprend maintenant 28 parcs qui protègent de



Rue principale de Banff en 1887

Parcs Canada

EXTRAITS DU VOLUME I

Histoire des  
parcs nationaux  
du Canada  
W. F. LOTHIAN

Affaires indiennes  
et du Nord  
Indian and  
Northern Affairs



Government  
Publications

1763 2













